

(19)

Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 895 889 A2

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
10.02.1999 Patentblatt 1999/06

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: B60J 7/22

(21) Anmeldenummer: 98112925.7

(22) Anmeldetag: 11.07.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU  
MC NL PT SE  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 07.08.1997 DE 19734249

(71) Anmelder:  
ORIS FAHRZEUGTEILE HANS RIEHLE GmbH  
71696 Möglingen (DE)

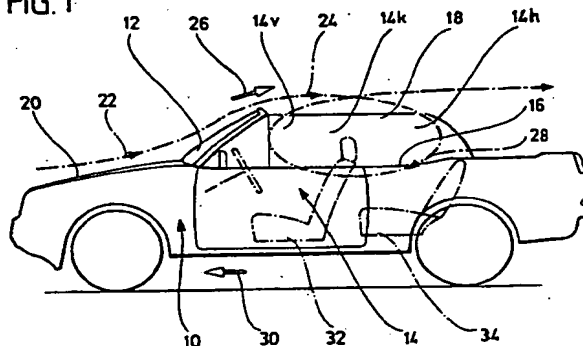
(72) Erfinder:  
• Kleb, Emmerich  
71606 Markgröningen (DE)  
• Riehle, Hans  
71638 Ludwigsburg (DE)

(74) Vertreter:  
Hoeger, Stellrecht & Partner  
Uhlandstrasse 14 c  
70182 Stuttgart (DE)

### (54) Cabriofahrzeug

(57) Um ein Cabriofahrzeug, umfassend eine Karosserie (10), eine Windschutzscheibe (12) und einen hinter der Windschutzscheibe liegenden Fahrgastraum (14), welchen bei fehlendem Dach ein eine Oberseite der Karosserie überstreichender und von der Windschutzscheibe (14) angehobener Luftstrom frei übergreift derart zu verbessern, daß entweder gar kein Windschott mehr benötigt wird oder das Windschott in größerem Abstand von der ersten Sitzreihe (32) angeordnet werden kann, wird vorgeschlagen, daß eines oberen Bereichs einer Windschutzscheibe (12) ein Luftstromleitelement (52) angeordnet ist, welches den von der Windschutzscheibe angehobenen Luftstrom so über den Fahrgastraum führt, daß dieser hinter dem Fahrgastraum auf der Karosserie ohne Ausbildung eines sich in den Fahrgastraum hinein erstreckenden Wirbels auftrifft.

FIG. 1



EP 0 895 889 A2

## Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Cabriofahrzeug umfassend eine Karosserie, eine Windschutzscheibe und einen hinter der Windschutzscheibe liegenden Fahrgastraum, welchen bei fehlendem Dach ein eine Oberseite der Karosserie überstreichender und von der Windschutzscheibe angehobener Luftstrom frei übergreift.

[0002] Derartige Cabriofahrzeuge sind aus dem Stand der Technik bekannt, bei diesen wird, zur Vermeidung eines sich hinter der Windschutzscheibe ausbildenden und den Fahrgastraum durchsetzenden Wirbels ein Windschott vorgesehen, wobei das Windschott in der Regel hinter der ersten Sitzreihe angeordnet werden muß und außerdem ein Windschott stets hinsichtlich der Aufbewahrungsmöglichkeiten zusätzlichen Aufwand erfordert.

[0003] Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, ein Cabriofahrzeug der gattungsgemäßen Art derart zu verbessern, daß entweder gar kein Windschott mehr benötigt wird oder das Windschott in größerem Abstand von der ersten Sitzreihe angeordnet werden kann.

[0004] Diese Aufgabe wird bei einem Cabriofahrzeug der eingangs beschriebenen Art dadurch gelöst, daß in einem oberen Bereich einer Windschutzscheibe ein Luftstromleitelement angeordnet ist, welches den von der Windschutzscheibe angehobenen Luftstrom so über den Fahrgastraum führt, daß dieser hinter dem Fahrgastraum auf der Karosserie ohne Ausbildung eines sich in den Fahrgastraum hinein erstreckenden Wirbels auftritt.

[0005] Der Vorteil der erfindungsgemäßen Lösung ist somit darin zu sehen, daß dieses zusätzliche und im Gegensatz zu den Windschotts im Bereich der Windschutzscheibe angeordnete Luftstromleitelement die Möglichkeit bietet, den sich über dem Fahrgastraum erstreckenden Abschnitt des Luftstroms so umzulenken, daß kein sich in den Fahrgastraum hinein erstreckender Wirbel mehr auftritt. Dies ist einerseits dadurch möglich, daß der sich über dem Fahrgastraum erstreckende Abschnitt des Luftstroms höher über den Fahrgastraum geführt oder entsprechend umgelenkt wird.

[0006] Der Vorteil der erfindungsgemäßen Lösung ist somit darin zu sehen, daß damit entweder ein Windschott mit seinen Nachteilen völlig entfallen kann oder die Möglichkeit besteht, das Windschott in größerem Abstand hinter der ersten Sitzreihe anzuordnen und somit die Zugänglichkeit zu Gegenständen hinter der ersten Sitzreihe zu erleichtern oder auch die Möglichkeit besteht, die zweite Sitzreihe zu benutzen. Im günstigsten Fall läßt sich mit dem erfindungsgemäßen Luftstromleitelement der sich über dem Fahrgastraum erstreckende Abschnitt des Luftstroms so beeinflussen, daß selbst die zweite Sitzreihe ohne Beeinträchtigung von Zugscheinungen benutzbar ist.

[0007] Je nach Ausbildung des Luftstromleitelements

besteht die Möglichkeit, den sich über den Fahrgastraum hinweg erstreckenden Abschnitt des Luftstroms so auszubilden, daß dieser entweder keinen Wirbel mehr bildet, der die Tendenz hat, sich in den Fahrgastraum hinein zu erstrecken oder auch gar keinen Wirbel mehr bildet, was bei geeigneter Form der Karosserie möglich ist.

[0008] Sollte eine derartige Bildung eines Wirbels unvermeidbar sein, so ist vorzugsweise das Luftstromleitelement so ausgebildet, daß es den Luftstrom so über den Fahrgastraum hinwegführt, daß dieser einen hinter dem Fahrgastraum liegenden Wirbel bildet, der sich nicht in den Fahrgastraum hinein erstreckt.

[0009] Das erfindungsgemäß vorgesehene Luftstromleitelement, welches nahe eines oberen Bereichs der Windschutzscheibe angeordnet ist, könnte prinzipiell in unterschiedlichster Art und Weise verankert sein. Beispielsweise wäre es denkbar, sofern ein Rahmen für Seitenscheiben vorhanden ist, an diesem auch das Luftstromleitelement zu verankern. Eine besonders günstige Lösung sieht jedoch vor, daß das Luftstromleitelement an einem Rahmen der Windschutzscheibe gehalten ist, da ein derartiger Rahmen für die Windschutzscheibe ohnehin erforderlich ist, um den notwendigen Überrollschutz für den Fahrgastraum zu bieten.

[0010] Es wäre dabei aber auch denkbar, das Luftstromleitelement an einem Überrollbügel des Cabriofahrzeugs zu fixieren.

[0011] Die Wirkung des Luftstromleitelements auf den von der Windschutzscheibe angehobenen Luftstrom kann dabei in unterschiedlichster Art und Weise erfolgen. Beispielsweise ist vorgesehen, das Luftstromleitelement so auszubilden, daß es eine in Strömungsrichtung gesehen auf die Windschutzscheibe folgend angeordnete Luftstromleitfläche aufweist. Diese Luftstromleitfläche kann beispielsweise im Abstand von der Windschutzscheibe angeordnet sein, so daß beispielsweise auch zwischen einem Rahmen der Windschutzscheibe und der Luftstromleitfläche noch in Strömungsrichtung des Luftstroms ein Zwischenraum verbleibt.

[0012] Vorzugsweise ist die Luftstromleitfläche so angeordnet, daß sie über einer vorderen Sitzreihe des Fahrgastraums steht.

[0013] Um das Fahrgefühl eines Cabriofahrzeugs nicht allzusehr zu beeinflussen, ist vorzugsweise vorgesehen, daß die Luftstromleitfläche sich in Strömungsrichtung lediglich über einen Teilbereich der Erstreckung der vorderen Sitzreihe in der Strömungsrichtung erstreckt.

[0014] Eine besonders günstige Lösung sieht vor, daß die Luftstromleitfläche sich in Strömungsrichtung über weniger als die Hälfte der Erstreckung der vorderen Sitzreihe in Strömungsrichtung erstreckt.

[0015] Mit der Luftstromleitfläche ist eine besonders günstige Einwirkung auf den Luftstrom dann möglich, wenn die Luftstromleitfläche in Strömungsrichtung auf die Windschutzscheibe folgend und ungefähr fluchtend

zu dieser angeordnet ist. Dabei ist es möglich, zwischen der Luftstromleitfläche und der Windschutzscheibe noch einen Zwischenraum zu belassen. Es ist aber auch möglich, die Luftstromleitfläche in unmittelbarem Anschluß an die Windschutzscheibe oder einen Rahmen der Windschutzscheibe anzuordnen.

[0016] Hinsichtlich unerwünschter Geräuschentwicklung ist es besonders günstig, die Luftstromleitfläche an einer Oberkante der Windschutzscheibe oder eines Rahmens derselben anliegend anzuordnen.

[0017] Eine andere vorteilhafte Lösung eines erfindungsgemäßen Luftstromleitelements sieht vor, daß dieses eine quer zur Strömungsrichtung im Abstand von der Windschutzscheibe angeordnete Luftstromleitfläche aufweist. Das heißt, daß die Luftstromleitfläche des Luftstromleitelements in diesem Fall nicht in Fortsetzung der Windschutzscheibe angeordnet ist, sondern quer zur Strömungsrichtung in einem Abstand von derselben.

[0018] Eine besonders günstige Lösung sieht dabei vor, daß die Luftstromleitfläche quer zur Strömungsrichtung im Abstand von einer Frontseite der Windschutzscheibe angeordnet ist und somit auf einer dem Fahrgastinnenraum gegenüberliegenden Seite der Windschutzscheibe steht und damit keinerlei störenden Einfluß bei der Nutzung des Fahrgastraums oder beim Ein- und Aussteigen ausüben kann.

[0019] Eine hinsichtlich der Optik besonders günstige Lösung sieht vor, daß die Luftstromleitfläche einen oberen Bereich der Windschutzscheibe übergreift, so daß die Luftstromleitfläche keinerlei Beeinträchtigung des Sichtfeldes durch die Windschutzscheibe bewirken kann. Insbesondere läßt sich in diesem Fall die Luftstromleitfläche vorzugsweise auch so anordnen, daß sie einen oberen Bereich des Rahmens der Windschutzscheibe übergreift und damit aus der Sicht eines Fahrgastes zumindest weitgehend im Sichtschatten eines oberen Bereichs des Rahmens der Windschutzscheibe angeordnet werden kann.

[0020] Vorzugsweise ist dabei vorgesehen, daß die im Abstand von der Windschutzscheibe angeordnete Luftstromleitfläche zwischen sich und einer Frontseite der Windschutzscheibe einen Führungskanal für mindestens einen Teil des Luftstroms ausbildet. Die Größe dieses Führungskanals hängt dabei von dem Abstand der Luftstromleitfläche von der Frontseite der Windschutzscheibe ab, damit läßt sich einerseits vorteilhafterweise festlegen, welcher Teil des Luftstroms durch diesen Führungskanal gezielt geführt werden kann und damit auf den sich darauffolgend ausbildenden und den Fahrgastraum übergreifenden Abschnitt des Luftstroms gezielt im Sinne der erfindungsgemäßen Lösung einwirken.

[0021] Vorzugsweise weist in diesem Fall das Luftstromleitelement zwei Luftstromleitflächen, nämlich die den Führungskanal mit bildende und der Frontseite der Windschutzscheibe zugewandte Luftstromleitfläche auf und eine der Frontseite der Windschutzscheibe abge-

wandte Luftstromleitfläche, die auf den Teil des Luftstroms einen Einfluß hat, der nicht den Führungskanal passiert. Damit lassen sich durch diese Aufteilung des Luftstroms besonders günstige Lenkungseffekte für den den Fahrgastraum übergreifenden Abschnitt des Luftstroms erzielen.

[0022] Eine besonders günstige Lösung sieht dabei vor, daß die beiden Luftstromleitflächen, das heißt die der Windschutzscheibe zugewandte Luftstromleitfläche und die der Windschutzscheibe abgewandte Luftstromleitfläche gemeinsam einen Profilquerschnitt definieren, welcher eine zusätzliche richtungsgebende Wirkung auf den den Fahrgastraum übergreifenden Abschnitt des Luftstroms ausübt. Beispielsweise lassen sich die beiden Luftstromleitflächen so formen, daß sie Oberflächen eines Luftstromleitkörpers sind, welcher im Querschnitt ein tragflächenähnliches Profil aufweist, welches in gleicher Weise wie bei einem Tragflügel eines Flugzeugs aufgrund der bestimmten Formgebung zur Ausrichtung des den Fahrgastraum übergreifenden Abschnitts des Luftstroms dient.

[0023] Hinsichtlich der Anordnung des Luftstromleitelements sind unterschiedlichste Möglichkeiten denkbar. So sieht eine vorteilhafte Lösung vor, daß das Luftstromleitelement fest an dem Cabriofahrzeug angeordnet ist. Dies bedingt jedoch Probleme bei der Montage des Dachs, da auch dann das Luftstromleitelement schwerlich völlig wirkungslos sein kann.

[0024] Aus diesem Grund sieht ein vorteilhaftes Ausführungsbeispiel vor, daß das Luftstromleitelement an dem Cabriofahrzeug lösbar montierbar ist, so daß sich das Luftstromleitelement nach Abnehmen des Dachs in einfacher Weise montieren und vor einem Hochklappen oder Aufsetzen des Dachs in einfacher Weise wieder lösen läßt.

[0025] Zweckmäßigerweise ist dabei vorgesehen, daß das gelöste Luftstromleitelement im Cabriofahrzeug verstaubar ist. Vorzugsweise ist dabei ein für die Aufnahme des Luftstromleitelements geeigneter Raum, beispielsweise im Kofferraum oder im Fahrgastraum oder zwischen Fahrgastraum und Kofferraum, vorgesehen.

[0026] Da bei einem Lösen des Luftstromleitelements stets die Notwendigkeit besteht, eine geeignete Aufbewahrungsmöglichkeit vorzusehen, sieht eine weitere vorteilhafte Lösung vor, daß das Luftstromleitelement von einer aktiven Stellung in eine inaktive Stellung relativ zur Windschutzscheibe bewegbar ist.

[0027] In diesem Fall ist somit ein Lösen des Luftstromleitelements nicht mehr nötig, sondern lediglich noch ein Bewegen desselben von der aktiven in die inaktive Stellung, in welcher dann auch ein Dach auf das Cabriofahrzeug aufsetzbar oder das Dach aufklappbar ist.

[0028] Diese Bewegbarkeit des Luftstromleitelements von der aktiven in die inaktive Stellung läßt sich dann günstig realisieren, wenn das Luftstromleitelement bewegbar an einem die Windschutzscheibe umgeben-

den Rahmen gehalten ist.

[0029] Die Bewegbarkeit kann einmal dadurch realisiert werden, daß das Luftstromleitelement relativ zur Windschutzscheibe verschwenkbar ist.

[0030] Es ist aber auch möglich, daß das Luftstromleitelement relativ zur Windschutzscheibe verschiebbar ist.

[0031] Ferner ist eine Lösung denkbar, bei welcher ein Verschieben und ein Verschwenken gleichzeitig erfolgen.

[0032] Eine Möglichkeit, das Luftstromleitelement zu realisieren sieht vor, daß das Luftstromleitelement in der inaktiven Stellung unter einem Dach des Cabriofahrzeugs positionierbar ist.

[0033] Eine derartige Lösung sieht beispielsweise vor, das Luftstromleitelement verschwenkbar anzuordnen und somit von seiner aktiven Stellung in seine inaktive Stellung so zu verschwenken, daß sich ein Dach über den Fahrgastraum erstrecken kann, ohne mit dem Luftstromleitelement zu kollidieren. Beispielsweise wäre das Luftstromleitelement in seiner inaktiven Stellung in ähnlicher Art positionierbar wie eine Sonnenblende in inaktiver Stellung.

[0034] Ferner wäre es möglich, das Luftstromleitelement in der inaktiven Stellung so zu positionieren, daß es an einer Seite der Windschutzscheibe angeordnet ist.

[0035] Dies ist in unterschiedlicher Weise realisierbar. Eine Realisierungsform sieht vor, daß das Luftstromleitelement in seiner inaktiven Stellung auf einer dem Fahrgastraum zugewandten Innenseite der Windschutzscheibe angeordnet ist. In diesem Fall ist das Luftstromleitelement bei aufgelegtem Dach dann noch zusätzlich durch das Dach geschützt.

[0036] Eine andere vorteilhafte Lösung sieht allerdings vor, daß das Luftstromleitelement in seiner inaktiven Stellung auf einer dem Fahrgastraum abgewandten Frontseite der Windschutzscheibe angeordnet ist und somit keinerlei Beeinträchtigung im Inneren des Fahrgastraums nach sich zieht.

[0037] Im Rahmen der Erläuterung der einzelnen Ausführungsbeispiele wurde nicht näher darauf eingegangen, ob das erfindungsgemäße Luftstromleitelement nun so stark auf den sich über dem Fahrgastraum erstreckenden Abschnitt des Luftstroms einwirkt, daß keinerlei Windschott mehr erforderlich ist, um Zugescheinungen im Fahrgastraum, beispielsweise in der ersten Sitzreihe zu vermeiden.

[0038] Ein besonders günstiges Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Lösung sieht daher vor, daß hinter der ersten Sitzreihe des Fahrgastraums ein Windschott angeordnet ist, welches allerdings in größerem Abstand von der ersten Sitzreihe angeordnet werden kann, wie bei den bislang bekannten Lösungen ohne ein erfindungsgemäßes Luftstromleitelement.

[0039] Eine besonders günstige Lösung sieht vor, daß hinter einer hintersten Sitzreihe des Fahrgastraums ein Windschott angeordnet ist, hinter welchem der von dem

Luftstromleitelement geführte Luftstrom auf der Karosserie auftritt. Dabei kann das Windschott so ausgebildet sein, daß sich in Verbindung mit der Karosserie gar kein Wirbel mehr ausbildet. Selbst bei Ausbildung eines Wirbels verhindert jedoch dieses Windschott, daß sich dieser Wirbel in das Innere des Fahrgastraums hinein erstreckt und somit bis zur hintersten Sitzreihe die Zugescheinungen vermeidet.

[0040] Eine derartige Lösung ist insbesondere vorteilhaft, für Cabriofahrzeuge, die echte Viersitzerfahrzeuge sind, so daß auch die Möglichkeit geschaffen worden ist, die zweite und somit hinterste Sitzreihe ohne Ausbildung von Zugescheinungen zu benutzen.

[0041] Weitere Merkmale und Vorteile der erfindungsgemäßen Lösung sind Gegenstand der nachfolgenden Beschreibung sowie der zeichnerischen Darstellung einiger Ausführungsbeispiele.

[0042] In der Zeichnung zeigen:

- Fig. 1 eine schematische Seitenansicht eines Cabriofahrzeugs gemäß Stand der Technik;
- Fig. 2 eine Seitenansicht ähnlich Fig. 1 eines Cabriofahrzeugs gemäß einem ersten Ausführungsbeispiel;
- Fig. 3 eine Seitenansicht eines Cabriofahrzeugs ähnlich Fig. 1 gemäß einem zweiten Ausführungsbeispiel;
- Fig. 4 eine Seitenansicht eines Cabriofahrzeugs ähnlich Fig. 1 gemäß einem dritten Ausführungsbeispiel;
- Fig. 5 eine Seitenansicht eines Cabriofahrzeugs ähnlich Fig. 1 gemäß einem vierten Ausführungsbeispiel;
- Fig. 6 eine Seitenansicht eines Cabriofahrzeugs ähnlich Fig. 1 gemäß einem fünften Ausführungsbeispiels;
- Fig. 7 eine teilweise ausschnittsweise Darstellung einer Seitenansicht im Bereich eines erfindungsgemäßen Luftstromleitelements bei einem sechsten Ausführungsbeispiel;
- Fig. 8 eine ausschnittsweise Darstellung ähnlich Fig. 7 eines siebten Ausführungsbeispiels und
- Fig. 9 eine ausschnittsweise Darstellung ähnlich Fig. 7 eines achten Ausführungsbeispiels.

[0043] Ein aus dem Stand der Technik bekanntes Cabriofahrzeug, dargestellt in Fig. 1, umfaßt eine Karosserie 10, die eine Windschutzscheibe 12 trägt, hinter welcher ein Fahrgastraum 14 angeordnet ist, der seinerseits in einem unteren, bis zu einer Gürtellinie 16 der Karosserie 10 reichenden Bereich von der Karosserie 10 umschlossen ist und in einem oberen Bereich gegebenenfalls von Seitenfenstern 18 umgeben, im übrigen jedoch bei einem entfernten Dach des Cabriofahrzeugs nach oben offen ist.

[0044] Bei einem derartigen Fahrzeug wird, beispielsweise von einer Fronthaube 20 der Karosserie 10 ein

als Ganzes mit 22 bezeichneter die Karosserie 10 auf ihrer Oberseite umströmender Luftstrom von der Windschutzscheibe 12 angehoben und überströmt mit einem Abschnitt 24 in einer Strömungsrichtung 26 den Fahrgastraum 14, wobei der Abschnitt 24 des Luftstroms 22 sich bis zu einem hinteren Bereich des Fahrgastraums 14 erstreckt, unter Ausbildung eines Wirbels 28 zunächst in einen hinteren Bereich 14h des Fahrgastraums 14 eintritt, dann sich entgegengesetzt zu einer Fahrtrichtung 30 durch den Fahrgastraum 14 hindurchbewegt bis zu einem vorderen Bereich 14v und von diesem dann nach oben aus dem oben offenen Fahrgastraum 14 wieder austritt, so daß der Wirbel 28 letztlich den gesamten Fahrgastraum 14 von dem hinteren Bereich 14a bis zum vorderen Bereich 14v, vorzugsweise in Höhe oberhalb einer vorderen Sitzreihe 32 und einer hinteren Sitzreihe 34, den Fahrgastraum 14 durchströmt. Dabei bildet sich in einem Kopfbereich 14k des Fahrgastraums 14, beispielsweise über der ersten Sitzreihe 32, eine für die Insassen unangenehme Zugerscheinung aus.

[0045] Bei einer erfindungsgemäßen Lösung, dargestellt in Fig. 2, ist an einem Rahmen 40 für die Windschutzscheibe 12, und zwar in einem oberen Bereich 42 desselben, ein als Ganzes mit 50 bezeichnetes Luftstromleitelement vorgesehen, welches sich im Fall des in Fig. 2 dargestellten ersten Ausführungsbeispiels in Fortsetzung der Windschutzscheibe 12 erstreckt und eine Luftstromleitfläche 52 aufweist, welche beispielsweise so angeordnet ist, daß sie ungefähr eine mit einer Frontseite 44 der Windschutzscheibe 12 fluchtende Ausrichtung aufweist. Die Luftstromleitfläche 52 erstreckt sich dabei vorzugsweise in einer Strömungsrichtung 26 des Luftstroms 22 über einen Teil des Fahrgastraums 14 hinweg, vorzugsweise über ungefähr maximal die Hälfte der Erstreckung der vorderen Sitzreihe 32, und dient dazu, den den Fahrgastraum 14 auf seiner oberen offenen Seite übergreifenden Abschnitt 24' des Luftstroms 22 so weit nach oben über den Fahrgastraum 14 hinwegzuführen, daß dieser sich so weit hinter dem Fahrgastraum 14 absenkt, daß kein den Fahrgastraum 14 durchsetzender Wirbel entsteht. Der Abschnitt 24' des Luftstroms 22 wird insbesondere so weit abgelenkt, daß selbst bei Entstehen eines Wirbels 28' dieser hinter dem Fahrgastraum 14 auftritt und somit keine Zugerscheinung im Fahrgastraum 14 entsteht.

[0046] Bei einem zweiten Ausführungsbeispiel eines erfindungsgemäßen Cabriofahrzeugs, dargestellt in Fig. 3, ist ebenfalls an einem oberen Bereich 42 des Rahmens 40 der Windschutzscheibe 12 ein Luftleitelement 60 gehalten, dieses schließt jedoch nicht unmittelbar an die Windschutzscheibe 12 oder den Rahmen 40 an, sondern ist in einem Abstand von der Frontseite 44 der Windschutzscheibe 12 in dem Luftstrom 22 angeordnet, und zwar so, daß dieses eine der Windschutzscheibe 12 abgewandte Luftstromleitfläche 62 sowie eine der Windschutzscheibe 12 zugewandte Luftstromleitfläche 64 aufweist, die beide von dem Luftstrom 22

umströmt sind. Das Luftstromleitelement 60 ist ebenfalls so ausgerichtet, daß dieses den sich über dem Fahrgastraum 14 erstreckenden Abschnitt 24' des Luftstroms 22 so weit umlenkt, daß dieser sich hinter dem Fahrgastraum 14 in Richtung der Karosserie 10 absenkt und damit keinen den Fahrgastraum 14 durchsetzenden Wirbel 28 bildet. Selbst bei Bildung eines Wirbels 28', wie in Fig. 3 dargestellt, liegt dieser hinter dem Fahrgastraum 14 und hilft somit Zugerscheinungen zu vermeiden.

[0047] Die Wirkung des Luftstromleitelements 60 gemäß dem zweiten Ausführungsbeispiel ist insoweit sehr effizient, als sich einerseits zwischen der Frontseite 44 und der Luftstromleitfläche 64 ein Kanal 66 bildet, welche eine Art Düsenwirkung auf den diesen durchsetzenden Teil des Luftstroms 22 hat, so daß damit eine sehr gezielte Lenkung des Luftstroms 22 möglich ist.

[0048] Ferner kann das Luftstromleitelement 60 durch besondere Formgebung der Luftstromleitflächen 62 und 64 so geformt sein, beispielsweise in der Form eines Tragflächenprofils, das durch die Form der beiden Luftstromleitflächen 62 und 64 zusätzlich eine gezielte Lenkung des Luftstroms 22 erfolgt, so daß der Abschnitt 24' sich in der gewünschten Weise über den Fahrgastraum 14 erstreckt. Damit ist eine Möglichkeit geschaffen, das Luftstromleitelement 60 mit relativ geringer Länge in Richtung der Strömungsrichtung 26 auszubilden.

[0049] Vorzugsweise läßt sich ein derartiges Luftstromleitelement mit an dessen äußeren Enden angreifenden Haltewangen 68 am Rahmen 40 der Windschutzscheibe 12, vorzugsweise in einem oberen Bereich derselben, lösbar fixieren.

[0050] Beispielsweise besteht die Möglichkeit, die Haltewangen 68 so auszubilden, daß das Luftstromleitelement 60 auf dem Rahmen 40 durch Aufstecken fixierbar ist.

[0051] Bei einem dritten Ausführungsbeispiel eines erfindungsgemäßen Cabriofahrzeugs, dargestellt in Fig. 4, ist ein als Ganzes mit 70 bezeichnetes Luftstromleitelement vorgesehen, welches insgesamt drei Luftstromleitflächen 72, 74 und 76 aufweist, wobei die Luftleitfläche 72 ähnlich der Luftstromleitfläche 52 angeordnet ist und sich im Anschluß an einen oberen Bereich 42 des Rahmens 40 erstreckt. Dieser Luftstromleitfläche zugewandt, jedoch im Abstand von dieser angeordnet, ist eine Luftstromleitfläche 74, welche ebenfalls im Abstand von der Frontseite 44 der Windschutzscheibe 12 angeordnet ist und ferner ist auf einer der Windschutzscheibe 12 gegenüberliegenden Seite des Luftstromleitelements 70 eine Luftstromleitfläche 76 vorgesehen.

[0052] Die Luftstromleitflächen 72 und 74 bilden gemeinsam einen Kanal, welcher in gleicher Weise wie der Kanal 66 düsenähnlich wirkt.

[0053] Ferner sind die Luftstromleitflächen 74 und 76 in ihrer Wirkung mit der der Luftstromleitflächen 64 und 62 vergleichbar, so daß diese vorzugsweise Oberflä-

chen eines ebenfalls im Querschnitt tragflächenähnlich geformten Luftstromleitkörpers 80 sind, welcher gemeinsam mit einem die Luftstromleitfläche 72 aufweisenden Luftstromleitkörper 82 eine Einheit bilden, die eine besonders effiziente Ausrichtung des Abschnitts 24' des Luftstroms 22 gewährleistet und somit auch diesen in der gewünschten Form zu lenken in der Lage ist, insbesondere so, daß keine Zugerscheinung im Fahrgastraum 14 auftritt. Aufgrund der kombinierten Wirkung des Kanals 78 und der Form der Luftstromleitflächen 74 und 76 ist eine besonders gute Richtwirkung auf den Abschnitt 24' des Luftstroms erzeugbar.

[0054] Bei einem vierten Ausführungsbeispiel eines erfindungsgemäßen Cabriofahrzeugs, dargestellt in Fig. 5, ist an dem Rahmen 40 der Windschutzscheibe 12 in gleicher Weise wie im Zusammenhang mit dem ersten Ausführungsbeispiel beschrieben, ein Luftstromleitelement 50 vorgesehen, welches eine Luftstromleitfläche 52 aufweist, die in gleicher Weise wie beim ersten Ausführungsbeispiel wirkt. Allerdings ist in diesem Fall das Luftstromleitelement in seinen Abmessungen beispielsweise kleiner dimensioniert und somit auch weniger wirkungsvoll. Dieses ist zwar in der Lage, den Abschnitt 24' des Luftstroms 22 so weit umzulenken, daß dieser hinter dem Fahrgastraum 14 wiederum sich der Karosserie 10 annähert, allerdings bildet sich ein Wirbel 28" aus, welcher in den Fahrgastraum 14 teilweise eintreten würde.

[0055] Um dieses zu verhindern, ist hinter der hinteren Sitzreihe 34 ein als Ganzes mit 90 bezeichnetes Windschott angeordnet, welches in der für ein Windschott bekannten Weise ein Eintreten dieses Wirbels 28" in den Fahrgastraum 14 verhindert, nämlich dadurch, daß dieses über die Gürtellinie 16 der Karosserie 10 übersteht und somit eine Ausbreitung des Wirbels 28" in den Fahrgastraum 14 hinein verhindert.

[0056] Dennoch hat bei diesem Ausführungsbeispiel das Luftstromleitelement 50 den Effekt, daß es den Abschnitt 24' des Luftstroms 22 so weit nach hinten führt, daß der Wirbel 28" sich durch das vorhandene Windschott 90 hinter dem Fahrgastraum 14 halten läßt. Dies ist bei bisher üblichen Windschottlösungen ohne ein erfindungsgemäßes Luftleitelement 50 dann nicht möglich, wenn das Cabriofahrzeug zwei Sitzreihen 32 und 34 aufweist.

[0057] Das Windschott 90 ist dabei in üblicher Weise ausgebildet, das heißt es kann einen starren oder einen zusammenklappbaren Rahmen aufweisen und gegebenenfalls eine bei Windschotts übliche geringe Luftdurchlässigkeit.

[0058] Ferner ist das Windschott 90 entweder abnehmbar oder ausklappbar oder als Rollo aus einem Aufbewahrungsraum ausrollbar.

[0059] Bei einem fünften Ausführungsbeispiel, dargestellt in Fig. 6, ist anstelle des Luftstromleitelements 50 ein verkleinertes Luftstromleitelement 60 vorgesehen, welches in der bereits im Zusammenhang mit dem

zweiten Ausführungsbeispiel beschriebenen Art und Weise auf den Luftstrom 22 wirkt, und den Abschnitt 24' desselben ohne Ausbildung des Wirbels 28 über den Fahrgastraum 14 hinübertreten läßt. Allerdings ist auch in diesem Fall das Windschott 90 vorgesehen, welches verhindert, daß der sich hinter dem Fahrgastraum 14 ausbildende Wirbel 28" sich in Richtung des Fahrgastraums 14 ausbreitet.

[0060] Auch in diesem Fall ist das Luftstromleitelement 60 kleiner dimensioniert und somit weniger wirksam als das im Zusammenhang mit dem zweiten Ausführungsbeispiel beschriebene Luftstromleitelement, so daß noch unterstützend zur Verhinderung des Wirbels 28 im Fahrgastraum ein Windschott 90 in gleicher Weise wie beim vierten Ausführungsbeispiel erforderlich ist.

[0061] Bei einem sechsten Ausführungsbeispiel, dargestellt in Fig. 7, ist ein Luftstromleitelement 50' entsprechend dem ersten Ausführungsbeispiel vorgesehen.

[0062] Um beim Abnehmen des Daches eine dann stets notwendige Montage dieses Luftstromleitelements 50' zu vermeiden, ist das Luftstromleitelement 50' um eine Achse 100 drehbar an dem oberen Bereich 42 des Rahmens 40 der Windschutzscheibe 12 gelagert und in der Schwenkrichtung 102 so verschwenkbar, daß dieses von einer aktiven Stellung, in Fig. 7 durchgezogen gezeichnet, in eine inaktive Stellung, in Fig. 7 gestrichelt gezeichnet, verschwenkbar ist, wobei das Luftstromleitelement 50' in diesem Fall in der inaktiven Stellung nahe einer Innenseite 104 der Windschutzscheibe 12 steht, in einer ähnlichen Stellung, wie beispielsweise eine Sonnenblende in ihrer aktiven Stellung.

[0063] Es ist aber auch möglich, das Luftstromleitelement 50' lediglich soweit zu verschwenken, daß dieses mit der Luftleitfläche 52 nahe einer Unterseite eines aufgesetzten Daches steht und somit im Fall eines aufgesetzten Daches für einen Fahrgast oder den Fahrer keinerlei Sichtbehinderung im Bereich der Windschutzscheibe 12 bewirkt.

[0064] Bei einem siebten Ausführungsbeispiel, dargestellt in Fig. 8, wird ebenfalls ein Luftstromleitelement 50" eingesetzt, welches entsprechend dem Luftstromleitelement 50 wirkt.

[0065] In diesem Fall ist das Luftstromleitelement 50" am Rahmen der Windschutzscheibe 12 in einer Verschieberichtung 106 linear verschiebbar gehalten und somit von einer aktiven Position, in Fig. 8 durchgezogen dargestellt, in Richtung der Karosserie 10 in eine inaktive Stellung verschiebbar, in welcher es nahe der Innenseite 104 steht oder an dieser anliegt, wie in Fig. 8 dargestellt.

[0066] Auch in diesem Fall läßt sich das Luftstromleitelement 50" in einfacher Weise von der aktiven in die inaktive Stellung überführen.

[0067] Bei einem achten Ausführungsbeispiel, dargestellt in Fig. 9, ist ein Luftstromleitelement 60' ähnlich dem Luftstromleitelement 60 vorgesehen, welches in

seiner aktiven Stellung, durchgezogen dargestellt in Fig. 9, mit seinen Luftstromleitflächen 62 und 64 in gleicher Weise wirkt, wie das Luftstromleitelement 60.

[0068] Ferner ist dieses Luftstromleitelement 60' noch in eine in Fig. 9 gestrichelt gezeichnete inaktive Stellung bringbar, und zwar durch eine Bewegung, welche sowohl eine Drehung als auch eine lineare Verschiebung umfaßt. Hierzu ist beispielsweise das Luftstromleitelement 60 mit zwei Schwenkarmen 110 und 112 versehen, die einerseits an dem oberen Bereich 42 des Rahmens 40 der Windschutzscheibe 12 angelenkt sind und andererseits gelenkig mit dem Luftstromleitelement 60' verbunden sind, so daß das Luftstromleitelement 60' mit diesen beiden Lenkern 110 und 112 ähnlich Parallelenkern zwischen der aktiven Stellung und der inaktiven Stellung hin- und herbewegbar ist, wobei in der aktiven Stellung die Luftstromleitfläche 64 im Abstand von der Frontseite 44 der Windschutzscheibe 12 steht, während in der inaktiven, in Fig. 9 gestrichelt dargestellten Stellung, das Luftstromleitelement 60' vorzugsweise mit der Luftstromleitfläche 64 auf der Frontseite 44 der Windschutzscheibe 12 im oberen Bereich aufliegt oder nahe diesem angeordnet ist, so daß sich kein von dem Luftstrom 22 durchgesetzter Kanal zwischen der Frontseite 44 und der Luftstromleitfläche 64 mehr ausbildet.

#### Patentansprüche

1. Cabriofahrzeug umfassend eine Karosserie, eine Windschutzscheibe und einen hinter der Windschutzscheibe liegenden Fahrgastraum, welchen bei fehlendem Dach ein eine Oberseite der Karosserie überstreichender und von der Windschutzscheibe angehobener Luftstrom frei übergreift, dadurch gekennzeichnet, daß eines oberen Bereichs einer Windschutzscheibe (12) ein Luftstromleitelement (50, 60, 70) angeordnet ist, welches den von der Windschutzscheibe (12) angehobenen Luftstrom (24) so über den Fahrgastraum (14) führt, daß dieser hinter dem Fahrgastraum (14) auf der Karosserie (10) ohne Ausbildung eines sich in den Fahrgastraum (14) hinein erstreckenden Wirbels (28) auftritt.
2. Cabriofahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Luftstromleitelement (50, 60, 70) den Luftstrom (24) so über den Fahrgastraum (14) hinwegführt, daß dieser einen hinter dem Fahrgastraum (14) liegenden Wirbel (28', 28'') bildet.
3. Cabriofahrzeug nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Luftstromleitelement (50, 60, 70) an einem Rahmen (40) der Windschutzscheibe (12) gehalten ist.
4. Cabriofahrzeug nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Luftstromleitelement (50, 70) eine in Strömungsrichtung (26) gesehen auf die Windschutzscheibe (12) folgend angeordnete Luftstromleitfläche (52, 72) aufweist.
5. Cabriofahrzeug nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Luftstromleitflächen (52, 72) über einer vorderen Sitzreihe (32) des Fahrgastraums (14) angeordnet ist.
6. Cabriofahrzeug nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Luftstromleitfläche (52, 72) sich in Strömungsrichtung (26) über einen Teilbereich der Erstreckung der vorderen Sitzreihe (32) in Strömungsrichtung (26) erstreckt.
7. Cabriofahrzeug nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Luftstromleitfläche (52, 72) sich in Strömungsrichtung (26) über weniger als die Hälfte der Erstreckung der vorderen Sitzreihe (32) in Strömungsrichtung (26) erstreckt.
8. Cabriofahrzeug nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß Luftstromleitfläche (52, 72) in Strömungsrichtung auf die Windschutzscheibe (12) folgend angeordnet und ungefähr fluchtend zu dieser ausgerichtet ist.
9. Cabriofahrzeug nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Luftstromleitfläche (52, 72) an einer Oberkante der Windschutzscheibe (12) oder deren Rahmen (40) anliegend angeordnet ist.
10. Cabriofahrzeug nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Luftstromleitelement (60, 70) eine quer zur Strömungsrichtung (26) im Abstand von der Windschutzscheibe (12) angeordnete Luftstromleitfläche (62, 64, 74, 76) umfaßt.
11. Cabriofahrzeug nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß die Luftstromleitfläche (62, 64, 74, 76) quer zur Strömungsrichtung (26) im Abstand von einer Frontseite (44) der Windschutzscheibe (12) angeordnet ist.
12. Cabriofahrzeug nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Luftstromleitfläche (62, 64, 74, 76) einen oberen Bereich der Windschutzscheibe (12) oder des Rahmens (40) übergreift.
13. Cabriofahrzeug nach einem der Ansprüche 10 bis 12 dadurch gekennzeichnet, daß die im Abstand von der Windschutzscheibe (12) angeordnete Luftstromleitfläche (62, 64, 74, 76) zwischen sich und einer Frontseite (44) der Windschutzscheibe (12)





FIG. 1

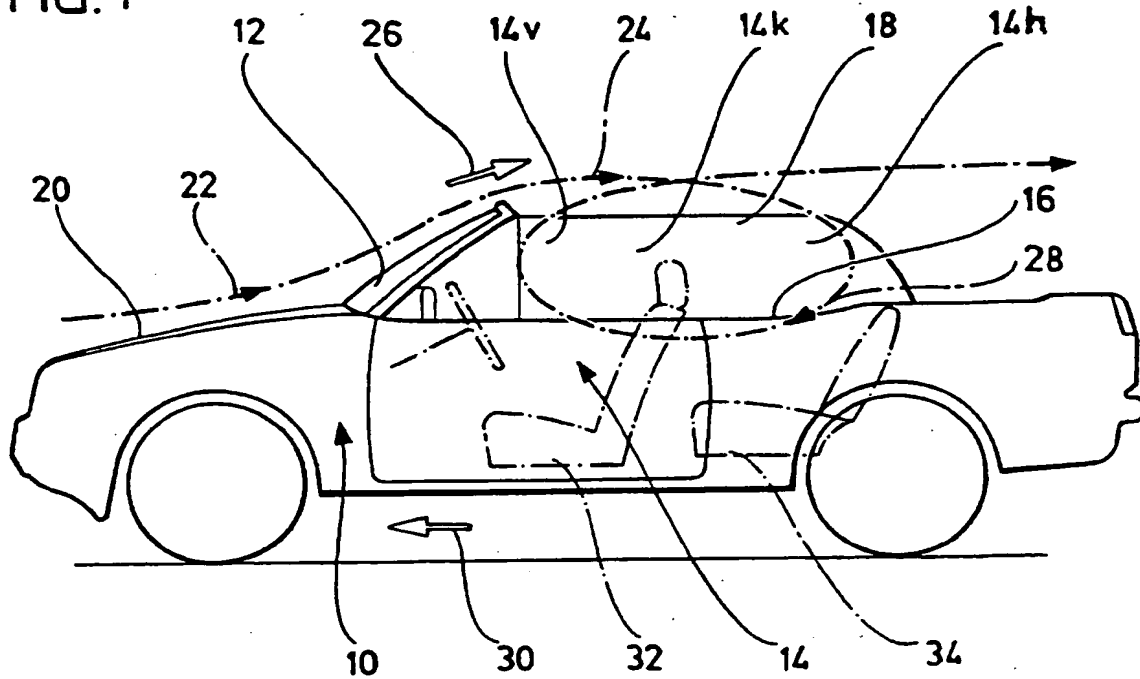


FIG. 2

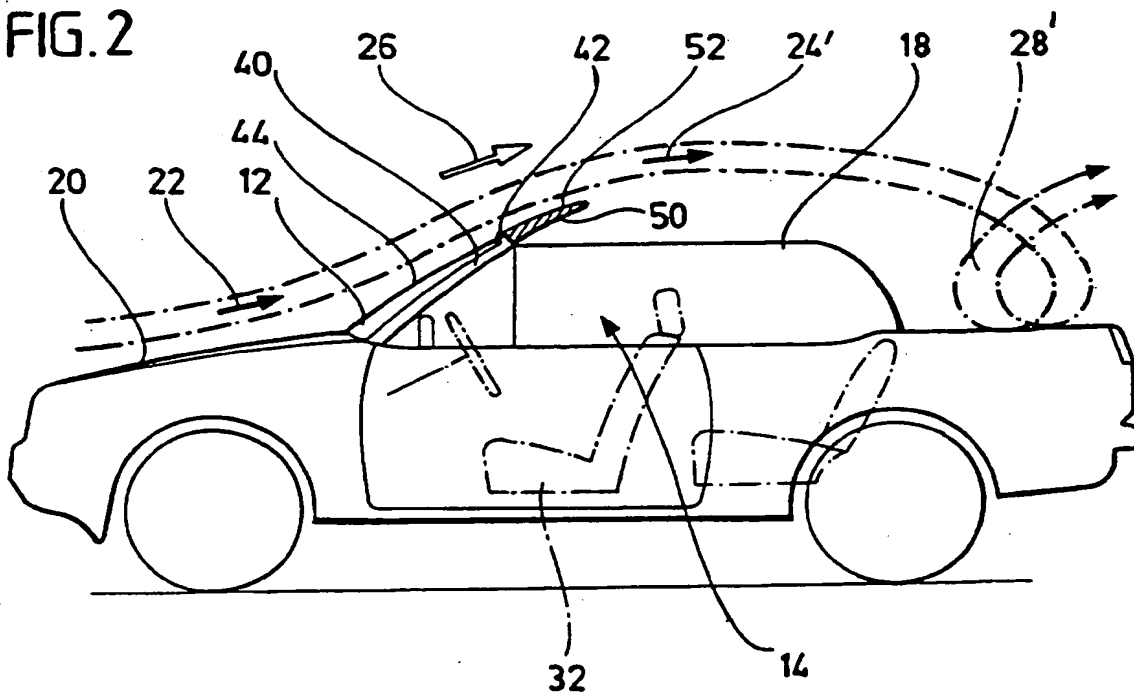


FIG. 3

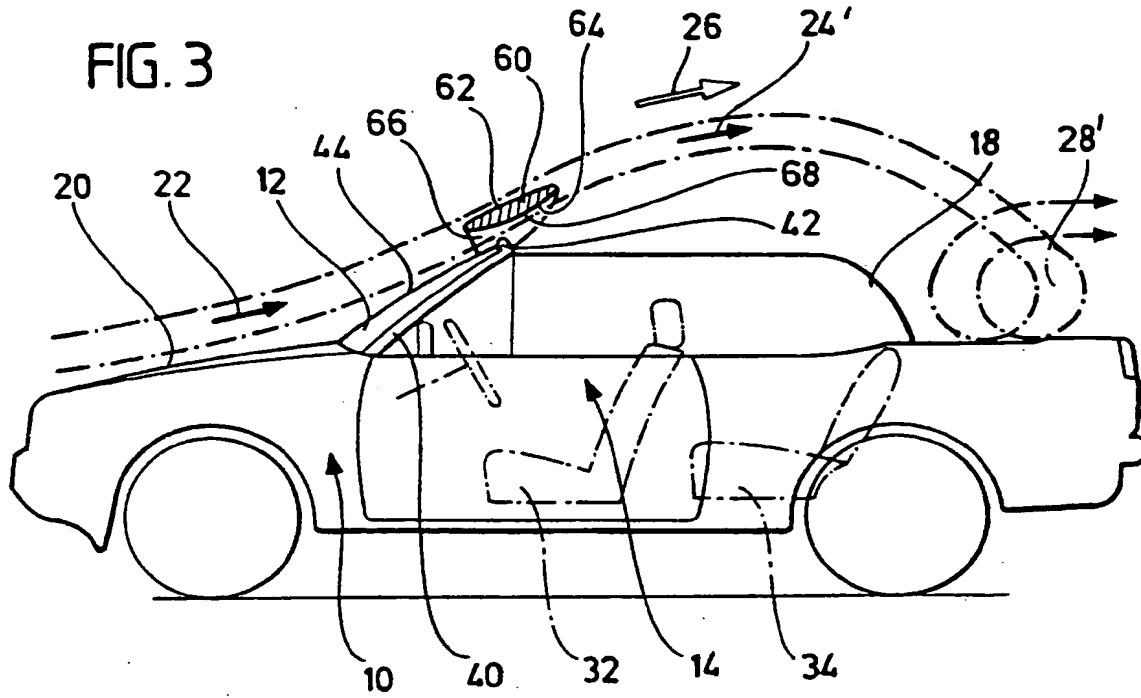


FIG. 4

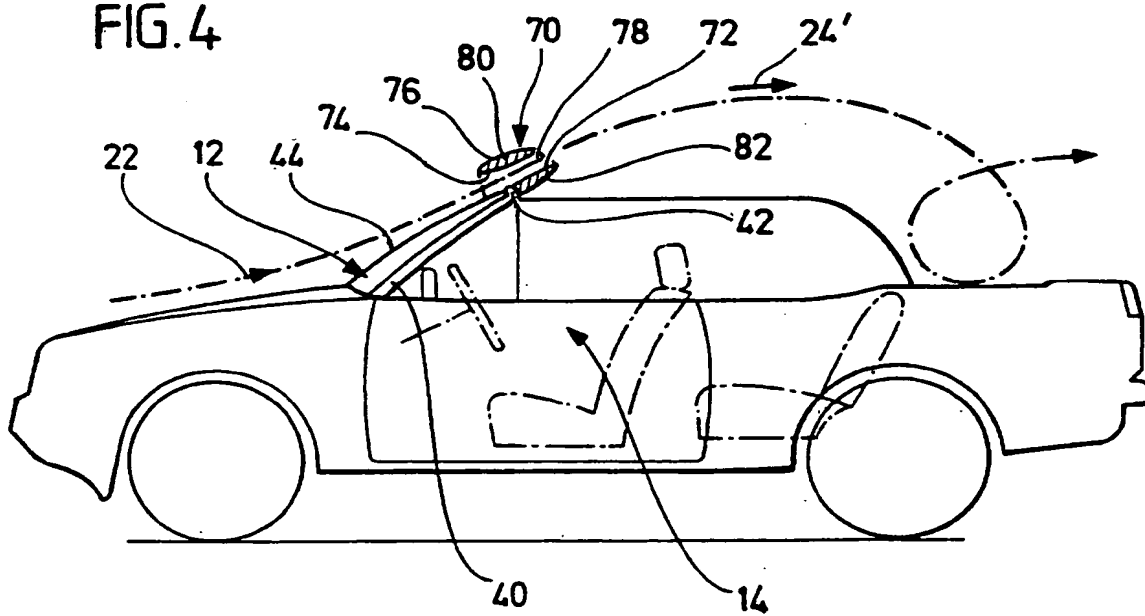


FIG. 5

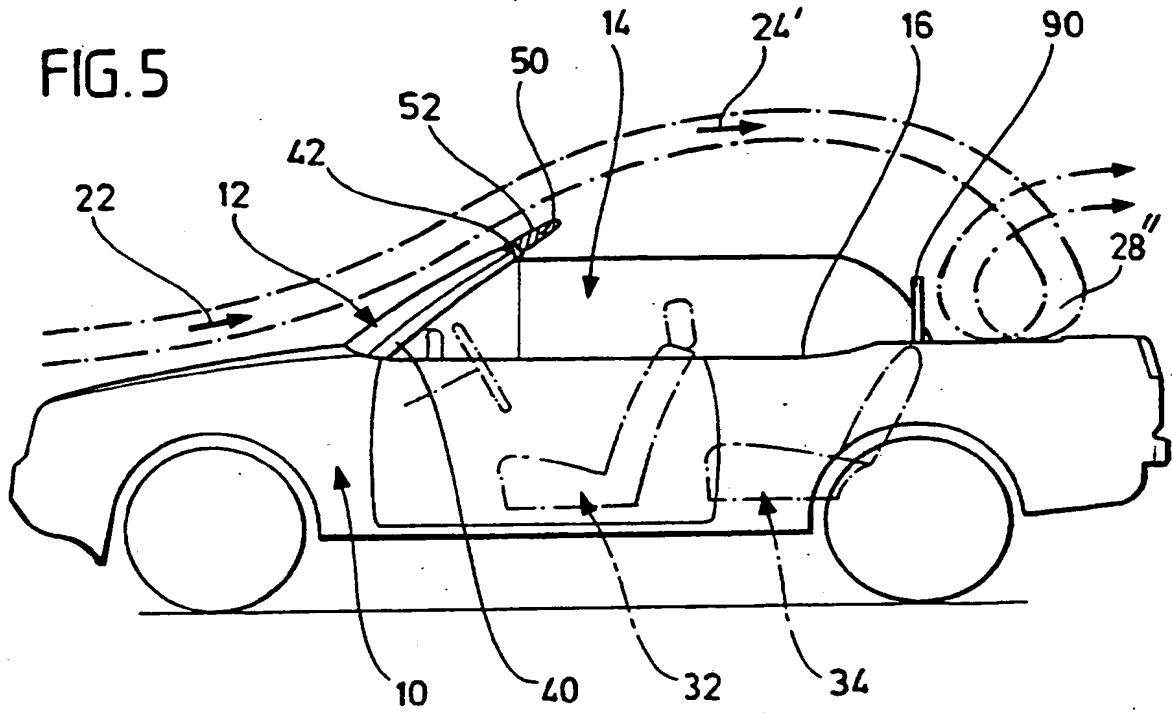


FIG. 6

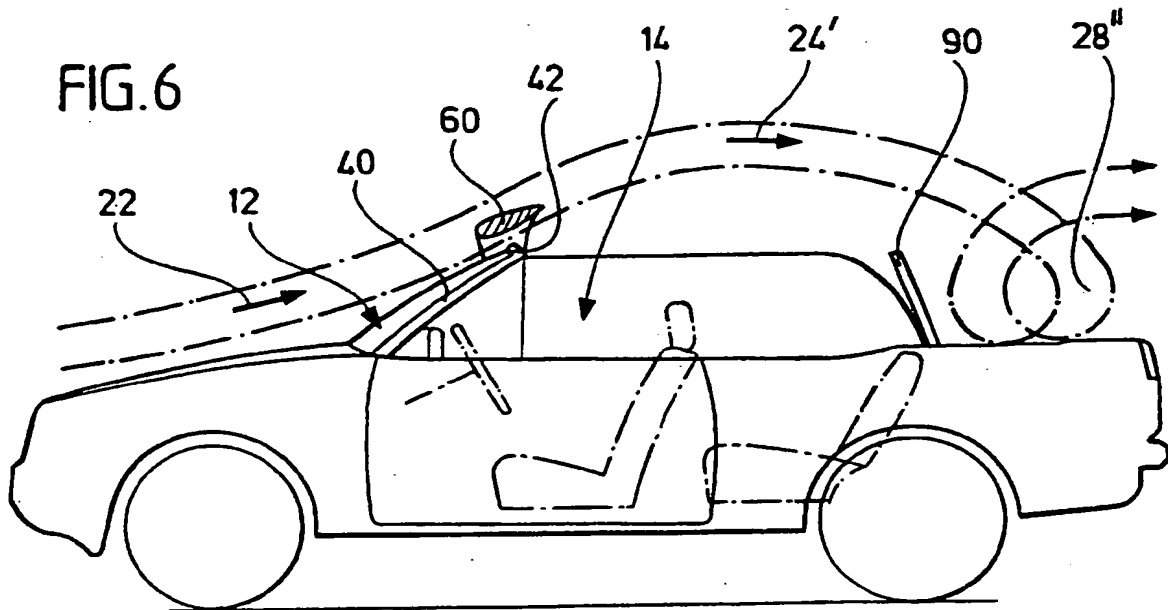


FIG. 7

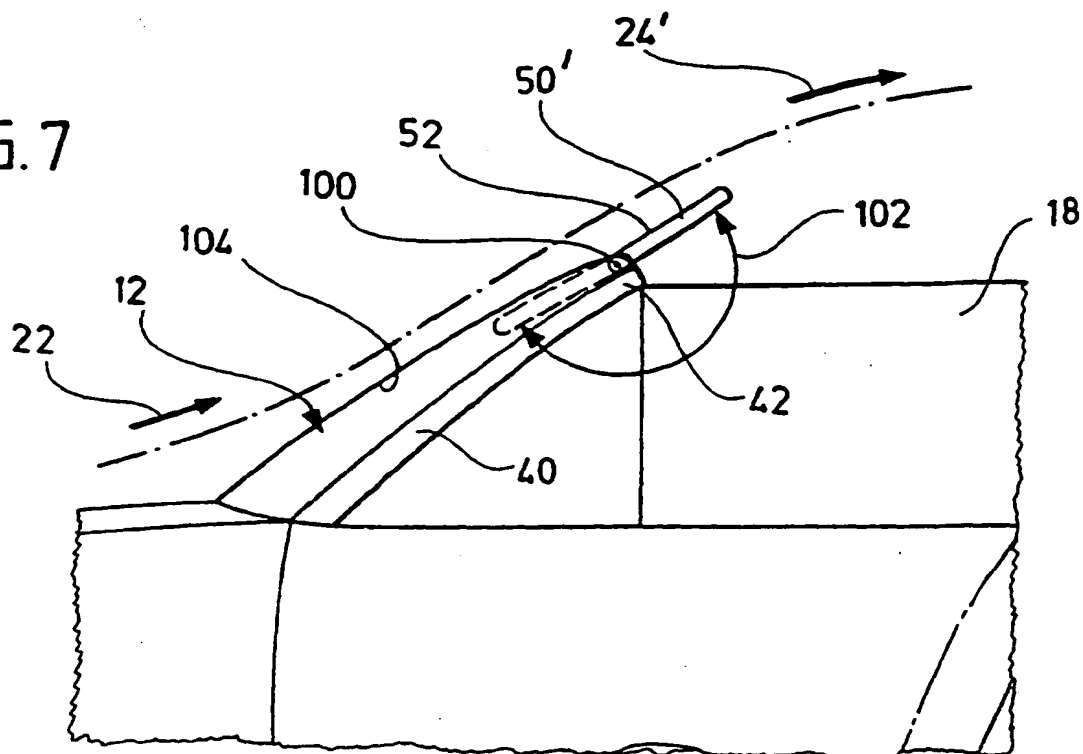


FIG. 8

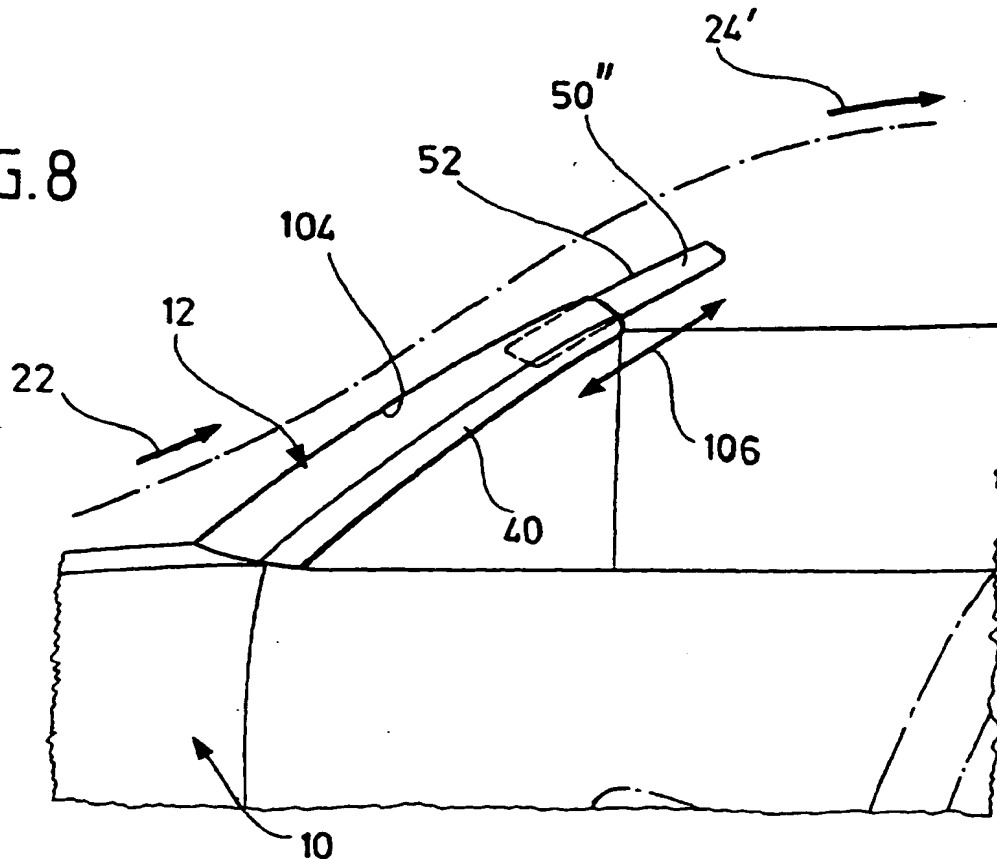
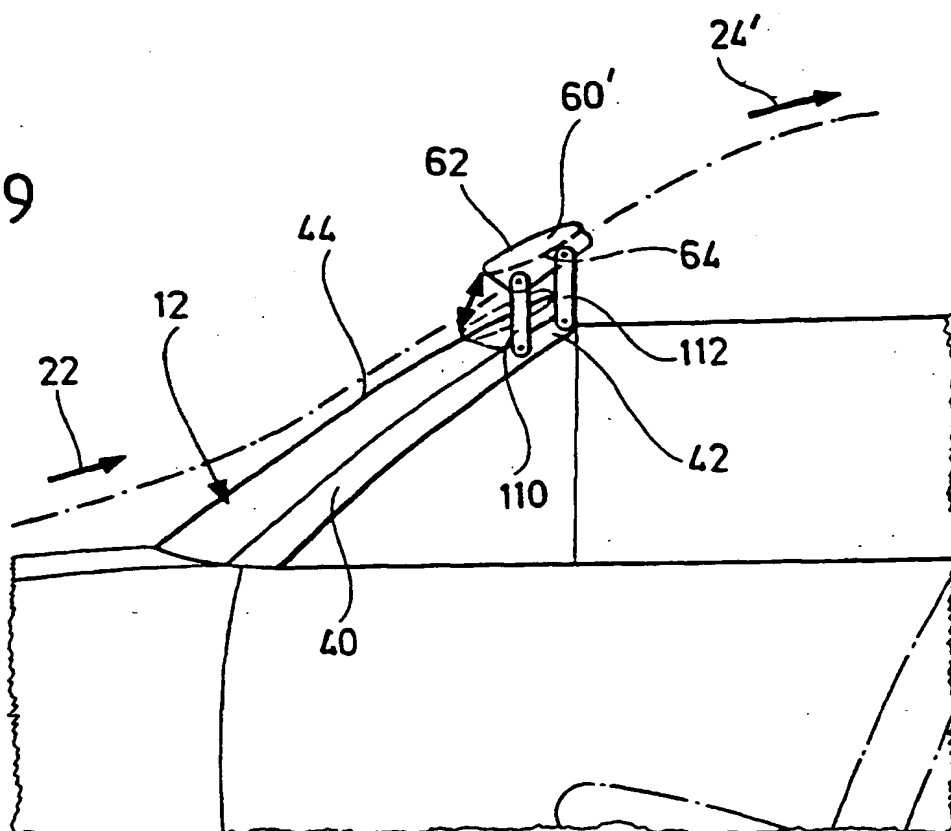
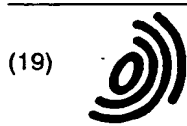


FIG. 9





(19)

Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11)

EP 0 895 889 A3

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:  
07.11.2001 Patentblatt 2001/45

(51) Int Cl.<sup>7</sup>: B60J 7/22

(43) Veröffentlichungstag A2:  
10.02.1999 Patentblatt 1999/06

(21) Anmeldenummer: 98112925.7

(22) Anmeldetag: 11.07.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU  
MC NL PT SE  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder:  
• Kleb, Emmerich  
71606 Markgröningen (DE)  
• Riehle, Hans  
71638 Ludwigsburg (DE)

(30) Priorität: 07.08.1997 DE 19734249

(74) Vertreter: Hoeger, Stellrecht & Partner  
Uhlandstrasse 14 c  
70182 Stuttgart (DE)

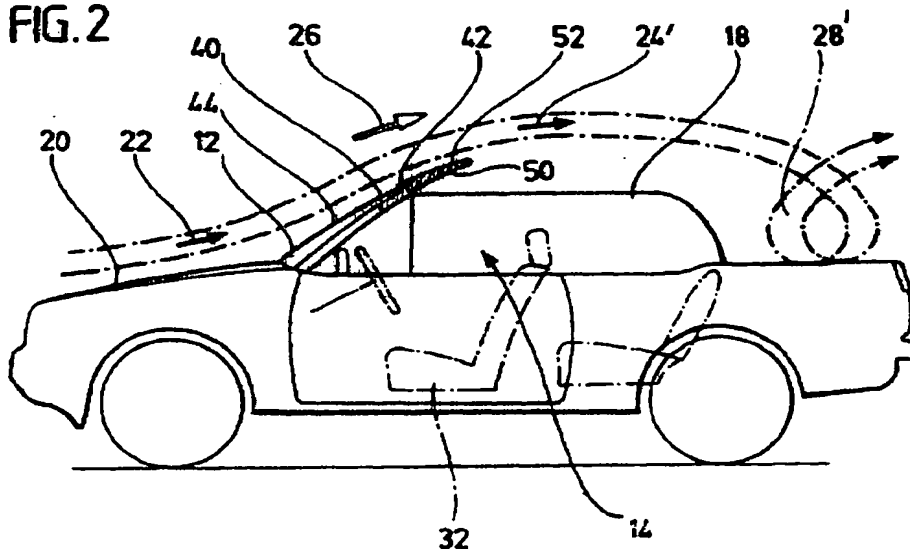
(71) Anmelder: ORIS FAHRZEUGTEILE HANS RIEHLE  
GmbH  
71696 Möglingen (DE)

(54) Cabriofahrzeug

(57) Um ein Cabriofahrzeug, umfassend eine Karosserie (10), eine Windschutzscheibe (12) und einen hinter der Windschutzscheibe liegenden Fahrgastraum (14), welchen bei fehlendem Dach ein eine Oberseite der Karosserie überstreichender und von der Windschutzscheibe (14) angehobener Luftstrom frei übergreift derart zu verbessern, daß entweder gar kein Windschott mehr benötigt wird oder das Windschott in

größerem Abstand von der ersten Sitzreihe (32) angeordnet werden kann, wird vorgeschlagen, daß eines oberen Bereichs einer Windschutzscheibe (12) ein Luftstromleitelement (52) angeordnet ist, welches den von der Windschutzscheibe angehobenen Luftstrom so über den Fahrgastraum führt, daß dieser hinter dem Fahrgastraum auf der Karosserie ohne Ausbildung eines sich in den Fahrgastraum hinein erstreckenden Wirbels auftrifft.

FIG. 2



EP 0 895 889 A3



Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 98 11 2925

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
X	DE 38 33 046 A (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG) 5. April 1990 (1990-04-05) * Spalte 1, Zeile 63 - Spalte 2, Zeile 54; Abbildungen 1, 2 *	1-12, 16-20, 25	B60J7/22
Y	* Spalte 3, Zeile 64 - Zeile 67 * * Spalte 3, Zeile 10 - Zeile 42 * * Spalte 1, Zeile 3 - Zeile 6 *	23, 24	
A	US 4 538 852 A (LOBO CLAUDE ET AL) 3. September 1985 (1985-09-03) * Spalte 2, Zeile 50 - Zeile 62; Abbildung 2 *	1, 16-19, 21, 25	
A	US 3 727 973 A (PERKS J) 17. April 1973 (1973-04-17) * Zusammenfassung; Abbildungen 4, 5 *	1, 16, 25	
Y	EP 0 779 172 A (DAIMLER BENZ AG) 18. Juni 1997 (1997-06-18) * Zusammenfassung; Abbildung 1 *	23	
Y	GB 2 225 992 A (FORD MOTOR CO) 20. Juni 1990 (1990-06-20) * Zusammenfassung; Abbildung 1 *	23, 24	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
E	DE 197 05 682 A (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG) 20. August 1998 (1998-08-20) * Zusammenfassung; Abbildung 1 * * Spalte 1, Zeile 33 - Zeile 38 *	23, 24	B60J
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort MÜNCHEN		Abschlußdatum der Recherche 23. August 2001	Prüfer Christensen, J
KATEGORIE DER GENANNTE DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur			

EPO FORM 1202 JUL 92 (P/MC/03)

ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT  
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.

EP 98 11 2925

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.  
Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am  
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

23-08-2001

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 3833046 A	05-04-1990	KEINE	
US 4538852 A	03-09-1985	DE 3235148 A FR 2533508 A GB 2127360 A, B	29-03-1984 30-03-1984 11-04-1984
US 3727973 A	17-04-1973	DE 2132656 A FR 2143532 A NL 7109731 A GB 1353150 A	18-01-1973 09-02-1973 16-01-1973 15-05-1974
EP 0779172 A	18-06-1997	DE 19546083 A DE 59601870 D ES 2132826 T	17-07-1997 17-06-1999 16-08-1999
GB 2225992 A	20-06-1990	KEINE	
DE 19705682 A	20-08-1998	KEINE	

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82